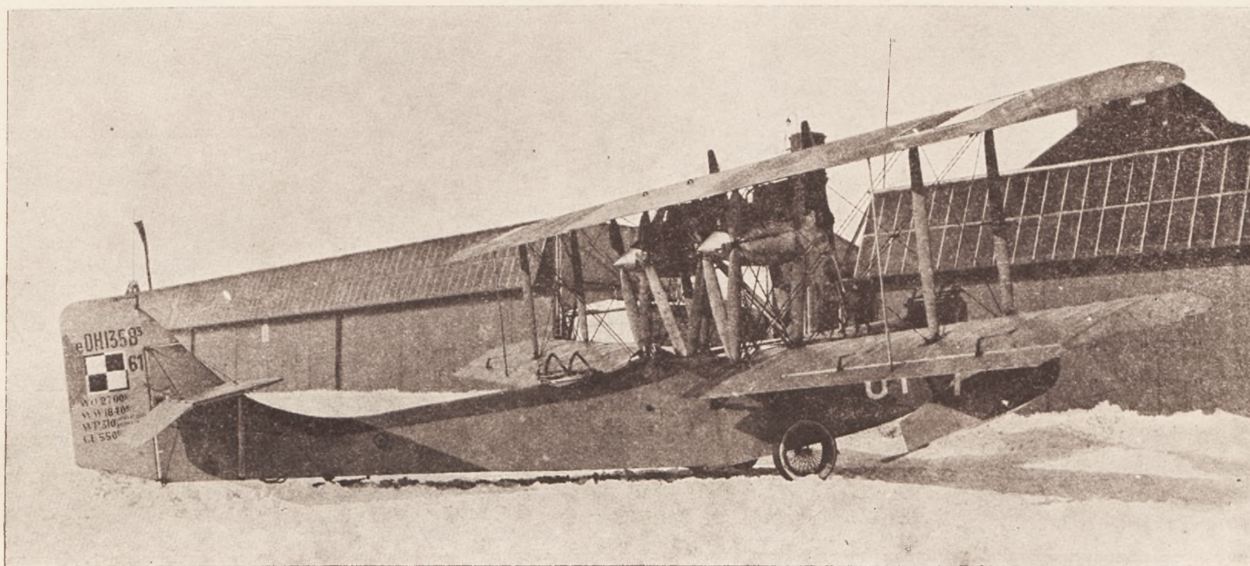
Nr. 2-3. Luty—marzec 1929 r. Cena numeru 1.20 zł Rok II.

Amfibja „Leo"



którą przybyło do Ławicy z Pucka przy 20-stopn. mrozie, po czterogodzinnym locie 4 lotników z Morskiego dyonu lotniczego. Przylot ich nastąpił w dniu 7. 2. 29. — odlot 8. 2. 29. Wyposażona jest w 2 motory Hispano Suiza à 300 K. M.



Rozkład lotów Polskiej Linji Lotniczej „Lot“.

z dniem 1 stycznia 1929 r.

Katowice — Warszawa	
Odlot	Przylot
13,00	15,15

Warszawa — Katowice	
Odlot	Przylot
8,30	10,45

Katowice —	Brno —	Wiedeń
11,15	13,30	14,45

Wiedeń —	Brno —	Katowice
8,45	9,45	12,15

Katowice —	Kraków
11,00	**11,30**
13,10	13,40

Kraków —	Katowice
9,45	10,15
12,15	12,45

Warszawa —	Gdańsk*)
12,10	14,40

*) Poniedziałek, środa, piątek.

Gdańsk —	Warszawa*)
9,00	11,30

*) Wtorek, czwartek, sobota.

Warszawa —	Lwów
12,20	15,05

Lwów —	Warszawa
9,00	11,45

Warszawa —	Poznań
12,30	14,30

Poznań —	Warszawa
9,30	11,30

CENY BILETÓW

Katowice — Warszawa	60,— zł.
Katowice — Wiedeń	85,— zł.
Katowice — Brno	60,— zł.
Katowice — Kraków	20,— zł.
Warszawa — Lwów	80,— zł.
Warszawa — Poznań	65,— zł.
Warszawa — Gdańsk	70,— zł.

Bagaż do 15 klg. bezpłatny.

Nr. 2/3 Katowice, luty—marzec 1929 r. Rok II.



Wychodzi rok drugi w Katowicach. Redakcja i Administracja: Katowice, ulica Wawelska 3, skrytka pocztowa 391. Konto Administracji w P. K. O. Katowice Nr. 305210. Redaktor naczelny przyjmuje codziennie oprócz niedziel i świąt od godz. 17—19

TREŚĆ NR.

KOMITET REDAKCYJNY.

DO NASZEGO CZYTELNIKA.

Drugi i trzeci z kolei tegoroczny numer „Pilota“ oddajemy do rąk naszych Czytelników. Fakt, że szereg osób z całej Polski ofiarowały swą współpracę z naszem pismem jest dowodem, że staje się ono z każdym dniem bardziej poczytnem i popularnem. Jako organ klubu szerzyć chcemy dalej zrozumienie dla postulatów lotnictwa polskiego a dla sportu lotniczego w szczególności. Dawać będziemy stale naszemu Czytelnikowi obraz prac naszych i zagranicy w tej tak niedocenianej u nas dziedzinie życia kulturalnych narodów. Lotnictwo stało się dziś miarą kultury i siły narodów, to też każdy obywatel naszego Państwa musi w miarę swych sił i możności przyczynić się do podniesienia naszego lotnictwa. Życzliwy stosunek do czasopism, poświęconych lotnictwu i jak najszersze propagowanie ich, jest jedną z form spełnienia elementarnego obowiązku obywatela w stosunku do rodzimego lotnictwa.

Redakcja.

spełnić zadanie utrzymania w treningu starych pilotów i wyszkolonych w klubach. Do spełnienia tego zadania musi przyczynić się L. O. P. P. poza władzami państwowemi. Urządzenia organizacji tej, jak i przydzieleni oficerowie p. w. lotnictwa dokonają reszty spoczywającej na ich barkach. W roku bieżącym należałoby już sprecyzować swe zdanie co do użyteczności klubów i przeprowadzić próbę n. p. na konkursach lub manewrach wojskowych (jak to uczyniono dotychczas w Niemczech i Rosji). Nadto rok ten z tytułu Powszechnej Wystawy w Poznaniu może nam przynieść pewną reklamę wobec zagranicy. Liczne rzesze starych lotników skupione na Śląsku oraz krocząca równolegle młodzież i kolejarze jako potężna grupa zorganizowana wokół osoby prezesa inż. Dobrzyskiego chcą pracować dla dobra lotnictwa polskiego. Głos płynący z prastarej piastowskiej ziemi idzie ku tym, którzy są powołani do stworzenia programu lotnictwa sportowego.

Obserwator.

ZNACZENIE LOTÓW SZYBOWYCH.

Zawsze byli i będą ludzie, którzy nie mają daru przewidywania i wierzą tylko temu, co widzą w danej chwili. Niezbyt dawno ludzie ci odmawiali wszelkiego znaczenia lotnictwu, widzimy więc jak się mylili. Każdy prawie sport nie jest zupełnie bezpieczny, lecz jeżeli uczyć się kierować szybowcem systematycznie, jak to robią Niemcy, to sport lotniczy nie jest niebezpieczniejszym od innych. Oprócz tego loty szybowe są wspaniałą szkołą dla konstruktorów i pilotów. Wyszkolenie jednego pilota na płatowcu silnikowym pochłania około 5.000 zł. (pomijając uszkodzenie płatowców). Na szybowcach zaś wydatki na wyszkolenie są znacznie mniejsze, bo najdroższy szybowiec kosztuje kilkadziesiąt razy mniej od płatowca silnikowego i całkiem nie zużywa benzyny. Pilot zaś na szybowcu może kierować płatowcem prawie odrazu. Czyż zakładanie szkół na szybowcach nie miałoby znaczenia praktycznego? odpowiedź musimy przyjąć prawie bez komentarzy. Niemcy zrozumieli doniosłość zakładania szkół na szybowcach i mają ich już kilka, jako przykład przytoczę Szkołę Pilotów Szybowcowych pilota-instruktora Martins'a na Wasserkuppe w Rhon w Bawarji, gdzie pobiera naukę kilkudziesięciu uczni. Francja posiada szkołę żaglowania pod kierownictwem znakomitego pilota porucznika Thorreta, w której żaglowanie odbywa się na płatowcach silnikowych z zatrzymanem śmigłem lub na mocno zredukowanych obrotach silnika. Istnieje w Czechach również podobna szkoła założona przez wyżej wymienionego pilota por. Thorreta a pod kierownictwem ppłk. pil. Skali. Jeden z uczni tej szkoły wspomniany ppułkownik Skala ustalił czeski rekord lotu żaglowego około 6-ciu godzin.

Lotnictwo bez silnika ma zażartych zwolenników i zdecydowanych przeciwników. Ci ostatni widzą w nim rozrywkę luksusową i niebezpieczną. Widzą w nim sport lokalny i sezonowy i odmawiają mu w konsekwencji wszelkiej wartości. Zapominają, że sporty zimowe górskie są również sezonowe i lokalne i że takich lokalnych i sezonowych sportów jest więcej, a nikt nie może im odmówić racji bytu i nie chcą widocznie wiedzieć, że sport jest dla narodu szkołą hartu, energji i szlachetnej rywalizacji. Lotnictwo bezsilnikowe ma jednak inne zasługi, których nie można lekceważyć. Nie można lekceważyć doświadczeń technicznych, które stają się przyczynkami do zwiększenia przenikliwości i podniesienia wydajności lotniczej płatowców, ani też wyrobienia czujności i instynktu ptasiego pilotów.

St. J.

Major pilot PNIEWSKI WIKTOR.

POWSTANIE LOTNICTWA WIELKOPOLSKIEGO.

Zajęcie Ławicy.

Dziesięć lat temu ziściły się moje marzenia lat młodzieńczych. Dokonano czynu zbrojnego w myśl idei legjonowej — tylko mieczem można powalić mocarstwa zaborcze i wyzwolić Polskę.

Począwszy od roku 1906 należałem do Towarzystwa Młodzieży, gdzie w roku 1910 w charakterze członka Zarządu pełniłem obowiązki sekretarza.

W Towarzystwie Młodzieży grupowały się wszystkie nieomal klasy społeczne; inteligenci, rzemieślnicy i robotnicy. Towarzystwo to było kolebką hartu woli i ducha gorącej miłości Ojczyzny i szkołą przygotowawczą do zadań, dla których los młodzież tą przeznaczył.

Wybuch wojny światowej rozproszył członków Towarzystwa po całej armji niemieckiej. Jednakże członkowie będący w szeregach, krzewili ducha wśród Polaków, żołnierzy armji niemieckiej, nawiązywali kontakt z centralą w Poznaniu, przygotowując się, gdy chwila się nadarzy rozpocząć walkę orężną.

W Poznaniu powstaje Związek P. O. W., grupując w sobie bardzo wielu byłych członków Towarzystwa Młodzieży. Związek ten utrzymuje kontakt i wydaje wskazówki kolegom żołnierzom armji niemieckiej, znajdującym się na poszczególnych frontach. Nawiązuje dalej tajną łączność z legjonami, oraz warszawskiem P. O. W.

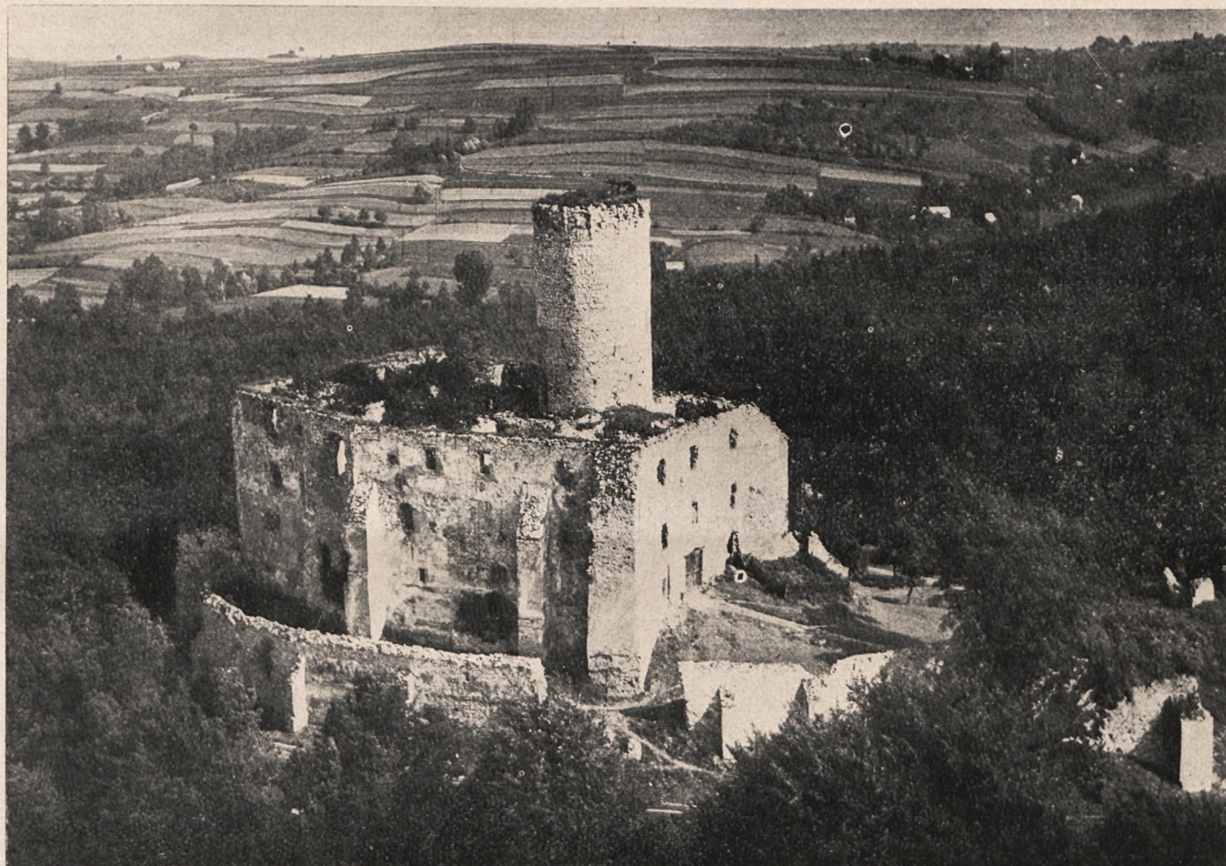
Ponieważ sam osobiście do sierpnia 1918 przebywałem w szeregach armji niemieckiej, jako pilot

na froncie zachodnim, utrzymywałem jedynie luźny kontakt z ówczesnymi kierownikami P. O. W. i to w czasie krótkich urlopów w kraju. Wiem jednak pozytywnie, że już w roku 1915 P. O. W. rozpoczęło akcję werbunkową i rzuciło w szerokie masy śmiałe hasło oswobodzenia Wielkopolski przy nadarzającej się sposobności z bronią w ręku.

W połowie sierpnia 1918 zostałem na froncie poważnie kontuzjowany i przekazany do szpitala polowego. Od sierpnia do października przebywałem w szpitalu. Za pośrednictwem jednego z członków P. O. W. zostałem przekazany w październiku 1918 roku do stacji lotniczej „Flieger Ersatz Abteilung" nr. 4 w Ławnicy pod Poznaniem.

ską, składającą się z samych Niemców. Pierwszem zarządzeniem tejże rady, w skład której wchodziło trzech b. oficerów niemieckich, był rozkaz natychmiastowego przesunięcia drogocennego materjału lotniczego z Ławicy do Frankfurtu nad Odrą.

Ponieważ chodziło mi przedewszystkiem o zatrzymanie w Poznaniu materjału lotniczego, zwołałem dnia 12. listopada 1918 roku po poprzedniem porozumieniu się z żołnierzami Polakami wiec żołnierski. Po półtoragodzinnem mojem przemówieniu, w którem starałem się wytłumaczyć Niemcom, że czas traktowania Polaków jako podrzędnych obywateli minął bezpowrotnie, wybrano nową radę żołnierską, w skład której weszła połowa Niemców i połowa



Zamek w Rabsztynie (ruiny) koło Olkusza.

Po przybyciu do Poznania, przystąpiłem natychmiast do pracy czynnej P. O. W. Powierzono mi organizację lotnictwa powstańczego. Po wybuchu rewolucji niemieckiej, przystąpiono nieomal otwarcie do akcji werbunkowej na szeroką skalę. Codziennie zgłaszali się do biur werbunkowych żołnierze Polacy, których rozdzielono do poszczególnych broni. Mieliśmy ludzi, jednak nie mieliśmy dla nich najniezbędniejszego sprzętu bojowego, jak broni, amunicji itp. Zdawaliśmy sobie dokładnie z tego sprawę, że była Kongresówka na razie niewiele nam pomoże. Liczyliśmy li tylko na własne siły. Najważniejszą rzeczą było dla nas uzyskanie wpływów w niemieckich radach żołnierskich, dla tego powodu więc rzucono tajne hasło starać się wszelkiemi siłami wejść w skład niemieckich rad żołnierskich.

Natychmiast po wybuchu rewolucji niemieckiej i utworzeniu rad żołnierskich w Poznaniu, wybrano na stacji lotniczej w Ławicy niemiecką radę żołnierską, składającą się z samych Niemców.

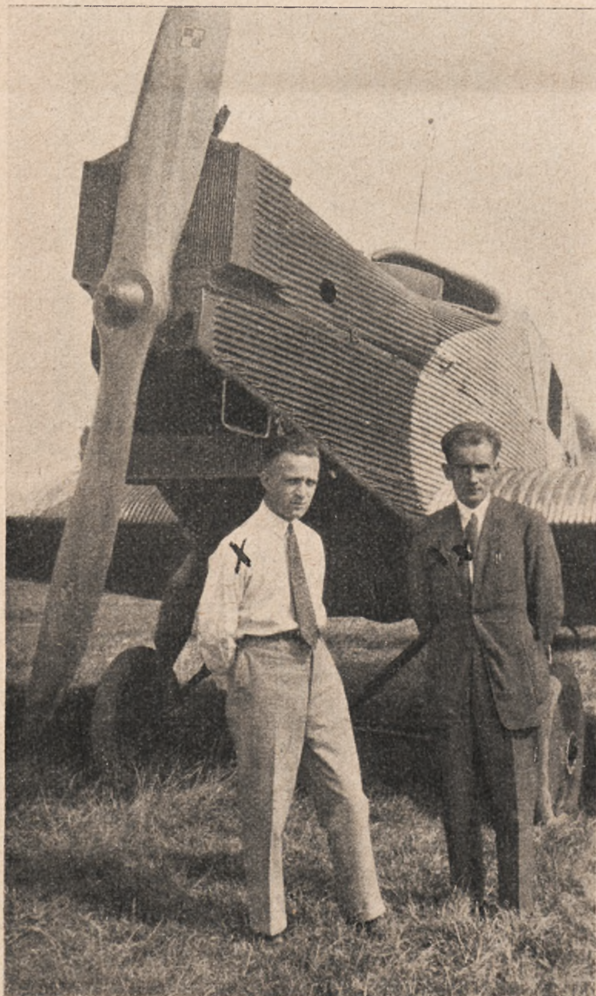
Polaków. Z członków Polaków weszli następujący: Gruszkiewicz, Skoczyński, Jazy, Ciesielski i ja.

O stanie moralnym ówczesnych żołnierzy niemieckich świadczy ten fakt, że nietylko zdołałem narzucić im swoją wolę, lecz nawet wyznaczałem imiennie tych żołnierzy Polaków, których życzyłem sobie mieć w radzie żołnierskiej. Każda z rad żołnierskich pułkowych, wysyłała w tym samym czasie swoich delegatów do ówczesnego gubernatorstwa niemieckiego, gdzie wybrano centralną radę żołnierską 5. korpusu. Do rady tej należeli w pośród żołnierzy Polaków: Paluch, dzisiejszy major rezerwy, Rulewicz, dzisiejszy podpułkownik szt. gen., ja i inni. Oprócz powyższego byłem członkiem Wydziału Wykonawczego Rady Robotniczo-Żołnierskiej w Poznaniu.

Pierwsze moje zarządzenia, które zdołałem przeprowadzić przez ówczesnego przewodniczącego Rady Robotniczo-Żołnierskiej, byłego podofice-

ra pruskiego, socjalisty niemieckiego Twachtmana, był rozkaz, zabraniający kategorycznie wysyłania jakiegobądź materjału lotniczego do Frankfurtu nad Odrą. Niemcom udało się wywieźć dwa wagony i to materjału łącznościowego.

Praca Polaków członków rad żołnierskich była podwójna, oficjalna w radach i zakonspirowana w P. O. W. Starano się przedewszystkiem pozbyć się jak największej ilości żołnierzy Niemców i zdobyć odpowiedni zasób materjału wojennego. Tymczasem rozpoczęły się przygrywki do walki decydującej. P. O. W-iacy zabierali cichaczem ze składnic i koszar wszystko, co się nam mogło przydać do orężnego wystąpienia. Starano się dalej opanować magazyny i składnicę broni. W urzędzie umundurowania przyszło dnia 14. 11. 1918 roku do poważnej strzelaniny, aresztowano 18 P. O. W-ków, grożąc im rozstrzelaniem i wpakowano ich do więzienia. Tak samo przyszło do silnego starcia przy forcie 9, gdzie granaty ręczne niemałą odegrały rolę. Wszystkich aresztowanych Polaków później uwolniono. Celem stworzenia oficjalnej i realnej siły zbrojnej z inicjatywy Polaków członków rady żołnierskich, zapoczątkowano formowanie tak zwanej Straży Wartowniczej i Bezpieczeństwa z 3 bataljonów. W myśl ugody z Niemcami oddział ten miał się składać do połowy z Polaków i Niemców. Zdołano jednakowoż 2 bataljony tejże straży kompletnie spolonizować.



Dyr. A. Wygard i kierownik portu lotniczego Polskiej Linji Lotniczej w Warszawie pilot Stefan Karpiński.

Dnia 27. grudnia odegrała ona niemal decydującą rolę.

Tymczasem organizacja lotnictwa powstańczego posuwała się raźno naprzód. Lista werbunkowa żołnierzy lotników P. O. W. notowała już 5 pilotów, 2 obserwatorów, 32 mechaników, oraz kilkudziesięciu ludzi obsługi technicznej. Pilot, dzisiejszy kapitan Mańczak, miał za zadanie zbierania mechaników lotniczych i wywiązał się ze swego zadania znakomicie, narażając się niejednokrotnie na aresztowanie.

Dnia 27. grudnia 1918 roku wybuchło powstanie Wielkopolskie. Straż bezpieczeństwa, składająca się z przeważnej części z P. O. W-ków, jako pierwsza regularna siła wojsk powstańczych, jak było do przewidzenia, stała się decydującym czynnikiem.

Dnia 5. 1. 1919 roku skład sił powstańczych wynosił razem: oficerów i podoficerów byłej armji niemieckiej, pełniących funkcje oficerskie 31, podoficerów 212, szeregowców 3871. Dnia 3. 1. 1919 roku już cały Poznań oraz część prowincji była w ręku powstańców. Trzymała się jedynie stacja lotnicza Ławica, w której skupili się nietylko lotnicy, lecz również część rozbitków i uciekinierów Niemców garnizonu poznańskiego, oraz cały bataljon saperów. Dnia 4. stycznia 1919 roku po burzliwem posiedzeniu w byłej Generalnej komendzie niemieckiej, w obecności P. O. W-ków M. Palucha i mojej, uchwalono siłą zbrojną wziąć Ławicę w swe ręce, po uprzedniej jednakże próbie nawiązania z Niemcami pertraktacji o poddanie się.

Dnia 5. stycznia 1919 roku udali się do stacji lotniczej w Ławicy P. O. W-iacy M. Paluch i ja w towarzystwie jednego powstańca, gdzie rozpoczęliśmy pertraktacje z Niemcami. Część niemieckiej rady żołnierskiej godziła się na wymarsz ze wszelkiemi honorami, na co jednak myśmy się nie zgadzali, żądając bezwzględnej kapitulacji. Niemcy o kapitulacji nawet słyszeć nie chcieli i oświadczyli gotowość bronienia sie do ostatniej kropli krwi, oraz zagrozili wysadzeniem Ławicy w powietrze. Równocześnie zaznaczyli, że wysadzą też w powietrze fort VII., znajdujący się w pobliżu Ławicy, w którym przechowywano kilkaset ton bomb lotniczych. Fort ten był dotychczas obsadzony przez Niemców. „A więc będziemy się bili" powiadamy. „Czekamy na was" — odpowiada przewodniczący rady żołnierskiej por. Fischer. Na to powiedzenie delegacja polska odjechała.

Wieczorem tegóż samego dnia zwołano zebranie do byłego gubernatorstwa, na którem to zebraniu uchwalono w nocy z dnia 5. na 6. stycznia uderzyć na Ławicę. Przez żołnierzy Polaków, znajdujących się z rozkazu P. O. W. do ostatniej chwili w szeregach niemieckich na stacji lotniczej w Ławicy, dokładnie byliśmy poinformowani o sytuacji i planie obrony. Szczególnie odznaczał się w dostarczaniu nam wiadomości dzisiejszy sierż. sztab. Reichelt. Poważnie liczyliśmy się z tem, że Niemcy w razie natarcia na nich, wysadzą fort VII. w powietrze, a co zatem idzie, uczynią wielkie szkody części miasta Poznania. Mieliśmy również dokładne wiadomości, że część Ławicy jest podminowana. Należało więc za wszelką cenę przeszkodzić planom niemieckim i obsadzić natychmiast fort VII. Niezwłocznie wysłano, więc oddział P. O. W-ków z zadaniem obsadzić fort VII. Równocześnie przecięto podziemny ka-

bel elektryczny Poznań - Ławica, celem uniemożliwienia wysadzenia fortu. Dalej ustalono skład oddziału, biorących udział w natarciu.

W wyprawie wzięły udział 3 kompanje pierwszego baonu pod dowództwem Piniecki̇ego, 2 armaty pod Nieżychowskim, 1 pluton strzelców konnych pod Ciążyńskim. Mieliśmy również kilka karabinów maszynowych. Dowódcą całości został mianowany dzisiejszy ppłk. rez. Kopa Andrzej. Oprócz tego wzięło w akcji udział kilka oddziałów ochotniczych P. O. W-ków pod śp. Kalinowskim, Kąkolewskim i innym. W skład sztabu podpułk. Kopy wchodził M. Paluch, obserwator Stępniewicz, Franciszek Gruszkiewicz i ja.

Ponieważ Niemcy obsadzili znaczną część otwartego terenu Ławicy większą ilością c. k. m., należało celem uniknięcia większych strat, wykonać natarcie z zaskoczeniem. Do godziny 6-tej dnia 6. stycznia, wszystkie oddziały miały zająć wyznaczone im podstawy wyjściowe. O godz. 6.15 wysłał sztab ponownie parlamentarjuszy i postawił Niemcom ultimatum bezwzględnej kapitulacji. Czas wyznaczony na odpowiedź wynosił 10 minut. Gdy Niemcy w oznaczonym terminie nie odpowiedzieli, rozpoczęło się mniejwięcej o godz. 6.25 natarcie. Powstała straszna strzelanina. Wojska powstańcze, które chroniła ciemność i które zdołały już dość blisko podsunąć się pod stację lotniczą, szły raźno naprzód, ponieważ wszystkie c. k. m. niemieckie biły za wysoko. Z polskiej strony oddano tylko 4 strzały armatnie, gdyż obawiano się wybuchu pożarów. Po 20-minutowym szturmie, Ławica była w ręku powstańców.

Straty Polaków wynosiły: 1 zabity i kilku rannych. Straty niemieckie: 2 zabitych, w tej liczbie 1 oficer saper i kilkunastu rannych. Komendantem stacji, na mocy uchwały P. O. W. zostałem mianowany ja.

W ciągu dnia 7. stycznia niemieccy lotnicy z Frankfurtu nad Odrą dwukrotnie bombardowali Ławicę, powodując pożar. W tym samym dniu pierwsi lotnicy polscy wojsk powstańczych z polskiemi odznakami szybowali już nad Poznaniem. Między innemi piloci: śp. Biały, śp. Kordylewicz, kpt. Mańczak, por. Rosada, chor. Kasprzak i ja.

Na stacji rozpoczął się natychmiast gorączkowy ruch prac organizacyjnych, powstaje baon lotniczy pod nazwą „Stacja Lotnicza Ławica".

Skład organizacyjny:

dowództwo — komendant Pniewski Wiktor,

1. kompanja lotnicza — dowódca Mańczak Józef,

2. kompanja warsztatowa — dowódca Gruszkiewicz Franciszek,

3. kompanja wartownicza i ochronna — dowódca Szyfter Józef,

4. kompanja rekrucka.

1. kompanja lotnicza, w skład której wchodził personel latający oraz grupa mechaników, obsługi była zarazem szkołą lotniczą (pilotów) i wydzieliła z siebie grupę bojową lotnicza, która podlegała wprost komendantowi stacji. Grupa bojowa rozpoczęła natychmiast działalność lotniczą na korzyść wojsk powstańczych.

2. kompanja warsztatowa posiadała w swoim składzie personel obsługujący warsztaty lotnicze, służące do naprawy i montażu samolotów.



Theo Kroneiss, który na swej awionetce zdobył rekord czasu. Jest on również kierownikiem w Prusach Wsch. lotnictwa sport.

3. kompanja była kompanją wartowniczą i obronną.

4. kompanja rekrucka szkoliła rekrutów i przyjmowała ochotników.

Materjał lotniczy zostawiony przez Niemców był olbrzymi. Z zapasów tych zostały w czasie późniejszym sformowane 4 eskadry lotnicze polowe na rozkaz późniejszego inspektora wojsk lotniczych, generała Macewicza Gustawa.

W początkach stycznia 1919 roku wysłałem do Warszawy również kilkadziesiąt samolotów. Pierwszy oficer łącznikowy, który wysłany został drogą powietrzną do Warszawy, celem nawiązania kontaktu z lotnictwem warszawskiem, był dzisiejszy porucznik rezerwy Rosada Zygmunt. Lot swój wykonał w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych.

Po przybyciu generała Macewicza, który został mianowany inspektorem wojsk lotniczych byłego zaboru pruskiego, objąłem dowództwo 1. esk. lotn. Wlkp. Komendant stacji został mianowany podporucznik Dziembowski.

Organizacja ówczesnych wyższych władz lotniczych była następująca: Na czele lotnictwa wielkopolskiego stał Inspektor Wojsk Lotniczych. Jemu podlegały cztery eskadry lotnicze polowe, oraz baza stacja lotnicza Ławica.

W początkach lutego 1919 roku jako dowódca eskadry wyruszyłem na front.

— — — — — — — —

I gdy dziś po dziesięciu latach rzucam krytycznem okiem na minione wypadki, — widzę i podziwiam potęgę ducha ówczesnego żołnierza-powstańca, który odważył się dla odzyskania niepodległości podnieść broń przeciwko mocarstwu, które przez nieomal 4 lata walczyło z całym światem.

Musieliśmy zwyciężyć, albowiem przed przemocą wroga szły nasze święte prawa do ziemi polskiej i wspólnie z mieczem szedł duch narodu.

Bodźcem dla nas był czyn legjonowy, który przez „Górę Polaków“, Marmarosz - Sziget i Szczypiorno, przez krwawy trud i znój szedł niezłomną wiarą ku zwycięstwu, a przykładem były nam walki minionych pokoleń i choć one nie zdołały nam wywalczyć wolności, to przecież zostawili oni nam żywym spadkobiercom krwawych testamentów swoje nieśmiertelne

Usque ad Finem“.

CZY KLUBY LOTNICZE W POLSCE SĄ ZDOLNE DO ROZWOJU PRZEMYSŁU LOTNICZO - SPORTOWEGO?

Każdy odpowie, że pytanie to jest przedwczesnem, gdyż kluby lotnicze w Polsce dopiero zaczęły swoje życie. Jednak śmiało możemy powiedzieć, że amerykański ich rozmach w niektórych pracach i wynikach tych prac, każe zastanawiać się nad różnemi problemami naszego lotnictwa sportowego. Pytanie powyżej postawione nie było napewno jeszcze troską dla wielu ludzi w Polsce.

Mając pewne doświadczenie z dotychczasowych prac naszych w lotnictwie i widząc szybko budzące się życie sportu lotniczego w kołach młodych powinniśmy działać systematycznie. Jeśli chodzi o program, to w myśl naukowej organizacji pracy przewidujmy, stwarzajmy ścisły plan realizacji naszych przewidywań, budujmy dzieło i kontrolujmy nasze wyniki.

A zatem kto pracuje u nas na korzyść przemysłu lotniczego sportowego i w jaki sposób? Istnieje dziś pięć zorganizowanych klubów. W tem 4 Aerokluby Akademickie (członkami ich też mogą być ludzie i poza grona akademickiego) oraz Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. Istnieją jeszcze inne organizacje jak Związek Lotników Polskich w Poznaniu, Związek awiatyczny przy Politechnice we Lwowie oraz sekcja lotnicza studentów politechniki warszawskiej. Dwie te ostatnie organizacje pracują w kierunku naukowym i twórczym na polu konstruktorskim. Z temi pracami łączą się samoistne prace konstruktorów najczęściej pod egidą i przy pomocy L. O. P. P. Wszyscy ci wymienieni wytaczają linje rozwoju przemysłu lotniczego, a przedewszystkiem pracują nad stworzeniem sportowego płatowca budowanego w całości w Polsce. Uzupełniając odpowiedź na ostatnie pytanie, dodać sobie musimy, że jedni pracują wybitnie jako konstruktorzy, czego dobitnym wyrazem były konkursy awionetek; drudzy czynnie przez sportowanie szkoląc się w klubach, dążą do rozwoju lotnictwa sportowego. Temsamem stwarzają zapotrzebowanie na sprzęt lotniczy. Pole zbytu, na razie małe dla przemysłu lotniczo-sportowego, istnieje już i stale rozwijać się będzie.

Pytanie nasze rozpatrywać trzeba z punktu widzenia przedewszystkiem zapotrzebowania przez kluby i osoby prywatne, a potem zdolności wywiązania się konstruktorów, warsztatów i wytwórni lotniczych wobec zapotrzebowania. Przewidujmy ostrożnie. Zapotrzebowanie nasze oceńmy na 20 płatowców sportowych po 5 na klub dla lotów treningowych turystycznych i propagandowych w roku 1929. Szkolenie musimy przewidzieć na najbliższy okres na płatowcach, użyczanych przez wojsko, a to: Hanriot XXVIII i ewentualnie Bartel B. M. IV. Nie możemy liczyć na wstępie na doskonałe typy awionetek o 15—30 K. M. mocy, jak to ma miejsce w Niemczech (n. p. Klemm Daimler Udet itp.). Musimy sobie uzmysłowić, że i Francuzi w dziale awionetkowym są dalecy od ideału. A program sportowania w Anglji dał w wyniku po dłuższych wysiłkach tego rodzaju typy jak Avro, Motha de Havilland itp. Wszyscy w Polsce po dwóch konkursach chcieliby odrazu posiadać typ taki, któryby był fenomenem pod każdym względem. Nie mieliśmy żadnych w tym kierunku wymagań dla konstruktorów poza samym regulaminem konkursu. Nikt nie określał wymagań dla awionetek, u nas ciesząc się tylko z tego, że wogóle takowe budują konstruktorzy. Powiem, że wyniki były i tak bardzo dobre. Dopiero „Młody Lotnik“ w numerze grudniowym przyniósł napewno już skonkretyzowane wymagania. Ważnem jest zdanie szefa Dep. Lotn. M. S. Wojsk. Płk. Inż. Rayskiego i Mjr. Inż. Wiedena, którzy określają typ polskiej awionetki. Inni wypowiadając się w tym względzie, przyszli do przekonania, że musi się ustalić nasz typ awionetki. Jakie one dadzą wyniki, zobaczymy w trzecim konkursie.

Czy podana liczba 20 awionetek na 1929 rok nie jest wystarczającym argumentem dla wytwórni i konstruktorów, że jednak trzeba coś posiadać na wykończeniu? Ostatni konkurs dał, jak mówią wszyscy, awionetki trudne do pilotowania. A więc trzeba nam łatwych do pilotowania nie tylko do samego konkursu, ale i do sportowania, a te musimy już mieć. Przecież takich też i inni nie posiadają, (np. Francuzi). Poddajmy zatem próbom kilka awionetek z ostatniego konkursu w klubach, a wyniki zestawmy z zagranicznemi. Aeroklub Akademicki w Krakowie jako zdobywca I. nagrody, pewnie posiada już zdecydowane zdanie co do przydatności awionetek Działowskiego. Zdaje się, że Działowski i jeszcze ze dwie będą mogły wejść w rachubę. Dajmy im możność prób i poprawek, a osiągniemy cel, który da nam polski typ awionetki.

A teraz powiadamy, że trzeba nam silników — ich charakterystyka mocy, jak powiada płk. Rayski, to moce od 50—80 K. M. W Polsce takich nie budujemy, a nasi konstruktorzy nie będą prędzej gotowi z tem, jak za 2—3 lata. Potem idzie organizacja produkcji i normalizacja wytwórczości — co też potrwa jakiś czas. Musimy zatem zakupić silniki małej mocy. A więc jakie i gdzie? Na to pytanie powinna się znaleźć odpowiedź w specjalnej dyskusji o silnikach małej mocy. Zdaniem może najsłuszniejszem, a opartem na doświadczeniu, zrobionem na Polskich Zakładach Skody, jest to, że powinniśmy ewentualnie zakupić silnik małej mocy w Czechach i to Wal-

tera. Są przeciwnicy tego silnika i woleliby angielski n. p. Cirrus lub francuski n. p. Saemson, a są opowiadający się nawet za niemieckim n. p. Siemensem. Jednak na tem polu trzeba zgody, by kupować, jak się już kupuje, więcej i taniej z pewnym celem (n. p. względy militarne).

Przedstawione zapatrywania oparte na zdrowej kalkulacji, gdy będziemy mieli 10 klubów, dadzą nam w wyniku możność utrzymania wytworni nawet na większą miarę. Wytwórnia taka powinna pracować i dla przemysłu pokrewnego. Roczne nasze zapotrzebowanie, określmy przeciętnie do 1935 r., przekroczy rocznie 30 samolotów sportowych i druga takaż liczba remontowanych. Miałem na myten tak potrzebny organ. Rozumiemy, że n. p. sprawy wyszkoleniowe dla klubów może w dzisiejszych warunkach objąć tylko Dep. Lotn. M. S. Wojsk. Ale wspomniany problem rozwoju lotnictwa sportowego, a tem samem stworzenie naturalnej siły lotniczej ogółu społeczeństwa powinien spoczywać w rękach dobrze zorganizowanego organu, któremu cele obrony Państwa będą przedewszystkiem przyświecały.

Rozwijając w powyższych zdaniach myśl konieczności tworzenia lotnictwa sportowego, nie odpowiadałem na pytanie bardzo ważne, tj. zdolności finansowej. Ale o tem mówić nie będę, gdyż uważam, że skoro w jednym roku powstaje aż pięć klubów pięknie rozwijających się i dla nich znajdują się



Ruiny zamku w Chęcinach koło Kielc.

śli same kluby, a przecież w Polsce szereg osób chce być właścicielem płatowca sportowego. Dodać musimy, że cena jego musi być niższą od 20 tysięcy złotych. Wtedy będziemy mogli mówić o prawdziwym sporcie lotniczym, gdy płatowiec będzie takim luksusem jak dziś samochód.

Czy wspomniana wyżej ilość zapotrzebowania rocznego nie jest wystarczającym argumentem dla rozwinięcia i stworzenia programu przemysłowego dla naszego lotnictwa sportowego? Gdy powrócimy do ceny, za jaką płatowce sportowe by się budowało u nas t. zn. bez silnika, to przyjąć musimy cenę 4—7 tysięcy złotych (byle nie więcej). Wtedy pozostanie od 200—300 tysięcy złotych w kraju. Nie możemy przecież dopuścić do tego, by samoloty a przedewszystkiem sportowe, były jak samochody sprowadzane z zagranicy.

Powyżej przytoczone względy zmuszają do postępowania w myśl ułożonych programów. U nas Wydział lotnictwa cywilnego przy Min. Komunikacji ułoży stały program wespół z klubami lotniczemi. Wiadomem nam jest, że istniał swego czasu Komitet lotnictwa cywilnego i czyby dziś nie restytuować środki, czyż mamy bać się o ich istnienie? Nie! Musimy stworzyć dla nich program, a trening pilotów klubów musimy uważać za najpoważniejszy postulat. Dodać należy, że Komitety W. F. i P. W. muszą takim klubom przyjść z wydatną pomocą. Boć Państwo, a raczej jego obrona większą będzie miała korzyść z tego, że poprze wydatniej sport lotniczy, niż n. p. piłkę nożną, lub inny sport. Nadto dzisiejsze wytwórnie lotnicze u nas muszą też coś z siebie dać, by umożliwić ewentualny zakup płatowców przez kluby. Przez powiększenie produkcji tylko wytwórnie będą miały korzyści w przyszłości.

Kończąc me rozważania pozwolę sobie odpowiedzieć na nasze pytanie twierdząco, a szukać potwierdzenia w naszym sporcie lotniczym. Aeroklub Akademicki w Krakowie przez swój udział w konkursie i następnie przez zdobycie pierwszej nagrody, dał dowód zrozumienia wartości płatowca sportowego. Kluby nasze i pokrewne organizacje powinne zrozumieć, że są rynkiem zbytu dla naszej produkcji. Ich program, tj. Aeroklubów Akademickich, jak nam wiadomo, opiera się wybitnie na prawdziwem sportowaniu przy pomocy naszych awione-

tek. Jako potwierdzenie poruszanego problemu wymienię artykuł p. Wędrychowskiego w ostatnim numerze „Młodego Lotnika". Zrozumienie wogóle zadań lotnictwa sportowego i programu sportowego da nam pewne walory rozwoju lotnictwa wogóle.

Obserwator.

Major pilot PNIEWSKI WIKTOR.

LOT PODPORUCZNIKA PILOTA JACHA FRANCISZKA.

Będąc z 1. Eskadrą Lotn. Wlkp. w Przemyślu, dałem podporucznikowi pilotowi, obecnie kapitanowi Jachowi rozkaz zaatakowania ukraińskiego balonu na uwięzi, który ukazywał się często na poł.-wschód od Przemyśla w stronie Sambora. Balon ten obserwował działalność artylerji ukraińskiej, skierowaną na tor kolejowy Przemyśl—Lwów. Podpor. Jach rano tego dnia próbował wykonać zadanie dwukrotnie, lecz każdorazowo przed zbliżeniem się samolotu balon ściągano. W godzinach popołudniowych, mniejwięcej o godz. 16,30 balon ukazał się ponownie. Podporucznik Jach startował natychmiast. Obserwując jego lot z lotniska, zauważyłem podporucznika Jacha atakującego balon już ściągany.

Z lotu powyższego podporucznik Jach nie wrócił i dostał się do niewoli ukraińskiej. Balonu coprawda podporucznik Jach nie zestrzelił, lecz leżącego już na ziemi zniszczył zupełnie nabojami fosforowemi. Faktem jest, że balon więcej się nie ukazywał.

Po powrocie z niewoli 12 czerwca 1919 r. podporucznik Jach meldował co następuje:

W krytycznym dniu o godz. 16.30 wzbiłem sie wysoko, aby ze słońcem niespodzianie zaatakować balon. Gdy tylko Rusini mnie zauważyli, zaczęli balon gwałtownie ściągać. Nie zważając na nic, sterowałem prosto na balon. Z chwilą, gdy znajdowałem się nad balonem, leżał on już na ziemi przed hangarem. Z małej odległości począłem go ostrzeliwać z obydwóch k. m. dając do 150 strzałów celnych. Widziałem dokładnie, jak naboje fosforowe uderzały w powłokę balonu; balon po pierwszym ataku zapalił się. Naraz zauważyłem, że silnik pracuje nieregularnie, zauważyłem również, że przestrzelono mi główny zbiornik od benzyny, wobec czego otworzyłem zbiornik zapasowy. Przy drugim ataku wziąłem sobie za cel trzy k. m. ukraińskie, które razem stały i prażyły mnie nieustannie swym ogniem. Kulomioty ucichły, załoga baterji obsypana gradem kul zbliska, ukryła się w schronach. Wtem wpadły gdzieś z boków tak celne strzały, że silnik został poważnie uszkodzony, sam miałem rękaw kurtki przedziurawiony. Nie mogąc dłużej się utrzymać w powietrzu wylądowałem pomiędzy okopami, w 300 metrów od okopów polskich. Ponieważ zaczęła się okropna strzelanina, musiałem odejść od samolotu i rzuciłem się na ziemię. Ukraińcy strzelając do płatowca nieustannie, zaczęli się do mnie zbliżać; otrzymałem kolbą w głowę; cios ten ogłuszył mnie, w ten sposób dostałem się do niewoli. Na moje szczęście nadjechało dwóch starszych oficerów, którzy mnie wzięli ze sobą do dowództwa. Byłem kompletnie obrabowany, szedłem boso i z gołą głową przez dwie wioski Chruszatyce i Orzyszki. Wkrótce odesłano mnie pod silną eskortą do Sambora potem do sądu wojennego w Hodorowie, gdzie przeżyłem groźne chwile, aż w końcu umieszczono mnie w obozie jeńców w Rohatynie. Z obozu tego wycofano jeńców polskich przed posuwającemi się naprzód oddziałami polskiemi przez Brzeżany do Stróżowa. W Stróżowie uciekłem boso, przepłynąłem nocą Seret i posuwałem się lasami na północ ponieważ słyszałem strzały z pod Tarnopola. Tak udało mi się szczęśliwie dostać do naszych linij.

KRONIKA.

Sprawozdanie z działalności Koła L. O. P. P. w Katowicach - Dębie.

Wspaniałym rozwojem organizacji może się poszczycić powyższe koło. Z maleńkiej komóreczki stało się liczną organizacją. Bowiem kiedy jeszcze pod koniec r. 1927 liczyło zaledwie 30 członk., obecnie liczy ono 230 członków, tak że w ciągu jednego roku zjednało 200 nowych członków.

Uzyskanie 200 nowych członków, to wybitny dowód intenzywnej pracy tamt. Zarządu z prezesem p. nadinżynierem Kiszką na czele.

W dziedzinie propagandy popisało się również Koło L. O. P. P. w Dębie ruchliwą działalnością. Urządziło ono bowiem w roku 1928 dwa bale i jedną „Noc Wenecką", które cieszyły się liczną frekwencją. Przyczyniły się one w dużej mierze do rozweselenia uczestników a gustownie udekorowana sala i doborowa orkiestra zaspokoiły najwybredniejsze życzenia miłośników zabaw. To też bawiono się w miłym i wesołym nastroju aż do białego rana.

Ponadto w ciągu roku sprawozdawczego wygłoszono 4 odczyty. Dwa odczyty wygłosili pp. oficerowie lotnicy, jeden p. nadinżynier Kiszka a drugi prelegent Kom. Wojew. L. O. P. P. p. Bytomski.

Odczyty te cieszyły się dobrem powodzeniem a przyczyniły się w dużej mierze do zapoznania sie obywatelstwa z postulatami L. O. P. P., obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

W roku 1929 w dniu 6. 1. odbył się bal maskowy, który z swoimi efektownemi kostjumami był niezwykłą atrakcją karnawałową a również ściągnął po-

każną ilość amatorów zabaw. To też bawiono się ochoczo aż do samego rana. Zaś Koło zyskało poważny dochód w kwocie 1.400 złotych.

Wypada jeszcze wspomnieć o stanie kasowym tegoż Koła. Zamknięcie rachunkowe za rok 1928 przedstawia się następująco:

1.	Składki członkowskie wynosiły	685,—zł.
2.	„Tydzień Lotniczy" przyniósł	106,— „
3.	Z propagandy i inne dochody	3,209,— „
	Razem	4.000,— zł.

Świetny ten wynik jest dowodem ruchliwej i należycie zrozumianej pracy dla idei L. O. P. P., za co należy się Zarządowi tegoż Koła szczere podziękowanie.

sekretarz. Mimo, że urządzanie zebrań w powiecie nawskróś rolniczym napotyka na wielkie trudności, odbyło się kilka zebrań Kół, oraz kilka rewizji kasowych w Kołach.

W czasie „Dnia i Tygodnia Lotniczego" urządziło szereg Kół różnego rodzaju imprezy, przedewszystkiem Koło L. O. P. P. w Lublińcu, które między innemi zorganizowało dwa koncerty ogrodowe przy licznym udziale obywatelstwa. Komitet ten zawiązał się w dniu 3. 4. 1924. Jest nadzieja, że Komitet przy poparciu przez Komitet Wojewódzki, rozwinie w roku bieżącym znacznie swoją działalność.



Awionetka Aeroklubu Akademickiego w Krakowie na lotnisku w Zakopanem podczas tygodnia lotniczego w dniach 8, 9 i 10 lutego br. Lotnisko urządzono na Lipkach, gdzie awionetka prowadzona wprawnemi rękoma pilota Bargla na płozach przepięknie lądowała na śniegu. Wykonano podczas zawodów międzynarodowych narciarskich około 15 lotów, rozrzucając około 80 000 ulotek. Pod awionetką stoją od lewej strony: 1. p. Czupryk, delegat zakopiańskiego komitetu L. O. P. P., 2. p. Sido, kier. techniczny, 3. p. kpt. dr. Tadeusz Halewski, prezes Akad. Aeroklubu w Krakowie, 4. p. Bargiel, pilot-instruktor, 5. p. . Zatłokal, kierownik sekcji technicznej.

Z działalności Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Lublińcu.

Rok 1928 był nader owocnym w działalności Komitetu Powiatowego L. O. P. P. w Lublińcu. Najlepszym dowodem tego sprawozdanie roczne, które wykazuje następujące dane:

Komitet Powiatowy w Lublińcu składa się z 9 Kół Miejscowych i 3 Kół przy Komisarjatach Straży Granicznej.

Liczba członków: a) dożywotnich 16; b) założycieli 30; c) rzeczywistych 438, razem 504.

Dochody i rozchodyt egoż Komitetu za ten sam czas sprawozdawczy wynoszą:

1.	Z przeniesienia z roku 1927	575,— zł.
2.	Wpisowe i składki członkow.	1,102,79 „
3.	Dochody z propagandy	1,394,99 „
	Razem:	3,072,78 zł.

Zaś rozchód tegoż Komitetu wynosił za cały okres sprawozdawczy minimalną wprost kwotę 60 groszy.

Zarząd składa się z następujących osób: 1. Pan Starosta Dr. Zaleski, prezes; 2. Pan Fabrowski, skarbnik; 3. Pan Gawroński, sekretarz starostwa,

Działalność Kół Szkolnych L. O. P. P. w Król. Hucie.

W ubiegłym roku zawiązały się na skutek polecenia Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.w Król. Hucie dwa Koła Szkolne a mianowicie przy Wojewódzkiej Szkole Mechanicznej oraz przy Gimnazjum Handlowem.

Pierwsze liczy 60 członków. Zarząd tego Koła tworzą nast. panowie: Adler Augustyn, prezes, Cierpiał Paweł, skarbnik i Seman Franciszek sekretarz.

Drugie Koło liczy 412 członków, a zarząd tegoż składa się z następujących Panów: Prezes p. Maślag, sekretarz pani Wieczorkówna, skarbnik p. Słonina.

O intensywnej pracy tych Kół świadczą następujące wyniki pracy za rok sprawozdawczy 1928:

a)	dochód wynosi	1,475,75 zł.
b)	rozchód	338,15 zł.

Zaś obroty za miesiąc styczeń 1929 przedstawiają się następująco:

Dochód: 555.00 zł., rozchód, który składa się z wydatków na zakup inwentarza, z wydatków na administrację oraz na propagandę wynosi razem 338,15 złotych.



19-letnia Bobbie Trutt z Los Angelos ze swą awjonetką utrzymała się w powietrzu przez 17 godz. 6 min., temsamem postawiła rekord światowy dla kobiet-pilotów.

Wkońcu wypada zauważyć, że Koła te urządziły w ciągu roku 1928 odczyty, mające na celu zapoznanie młodzieży z akcją obrony lotniczej i przeciwgazowej.

Program pracy na rok 1929przewiduje urządzenie odczytów, pogadanek, imprez, modelarni, zakładu mechanicznego i utworzenie Sekcji gazownictwa.

Piękne te objawy twórczej pracy w dziedzinie L. O. P. P. są zwiastunem głębokiego zrozumienia przez naszych młodych „Ikarów" potrzeb naszego rodzimego lotnictwa.

Komunikacja pocztowa w Syrji.

W starożytności, za czasów państwa Perskiego i Greckiego, jedynem połączeniem Mezopotamji z Morzem Śródziemnem był stary trakt handlowy, przecinający pustynię Syryjską, który umożliwiał wymianę towarów między Wschodem a Zachodem. Od czasu zaprowadzenia żeglugi droga ta coraz bardziej wychodziła z użycia i, można powiedzieć, że przez 2000 lat noga ludzka nie postała na tej pustyni. Dopiero wojna światowa i lata następne wprowadziły pewne zmiany. W roku 1923 dwóch oficerów angielskich, Norman i Gerald Nairn, zaprowadzili regularną komunikację pocztową między Bagdadem a Damaszkiem, obsługiwaną przez samochód marki Cadillac. Początkowo uśmiechano się pobłażliwie na wiadomość o niedorzecznem napozór przedsięwzięciu obu braci, ale okazało się niebawem, że słuszność była po ich stronie.

Postanowili oni przebyć przestrzeń 965 klm. przez piaszczystą pustynię, jadąc bez zatrzymania się, z wyjątkiem jednego postoju w oazie Rutba Wells, jedynej jaką spotyka się na całym tym odcinku drogi. Od samego początku przedsięwzięcie to odniosło sukces zupełny. Obecnie poczta kursuje przez pustynię według ustalonego rozkładu jazdy i utrzymuje kilka dużych samochodów pasażerskich. Przejazd przez pustynię trwa 26 godzin i nie przedstawia żadnych większych niebezpieczeństw. Teren pustyni jest tak płaski i twardy, że kpt. Malcoem Campbell nosi się nawet z zamiarem odbycia tam właśnie swych najbliższych prób pobicia rekordu w szybkiej jeździe samochodowej. Pośród ogólnego dobrego stanu drogi wyróżnia się kilka miejsc nierównych i poprzecinanych głębokiemi rowami; w kilku innych miejscach trzeba przejeżdżać przez wyschłe łożyska rzek, któremi tylko w zimie płynie woda. Na zachód od Rutba, mniejwięcej w połowie drogi, gościniec na przestrzeni 480 km. prowadzi przez teren twardy i stały. Duże samochody osobowe przebywają tę część drogi z przeciętną szybkością około 70 km. na godzinę. Powszechnem zjawiskiem stał się na tych drogach samochód pancerny marki Cadillac, który ze względu na niespokojne plemiona tubylcze, zamieszkujące okolice, przez które prowadzi droga, eskortuje stale samochody pocztowe, gwarantując podróżnym zupełne bezpieczeństwo.

Dzięki uruchomieniu tych samochodów pocztowych można obecnie dostać się z Bagdadu do Londynu w przeciągu 9 dni, a z Port-Saidu w 48 godzin. W Bagdadzie można znaleźć połączenia kolejowe z miastem Basra, zatoką perską i granicą państwa perskiego. Auto pocztowe stanowi więc bezpośrednie, szybkie połączenie z Persją i północną częścią Indji. Podróżni rekrutują się przeważnie z pośród handlarzy skór, amerykańskich i angielskich turystów oraz rodzin oficerów angielskich.

Śląski Klub Lotniczy.

Z inicjatywy polskich kolejowców Dyrekcji katowickiej odbyło się w dniu 21 lutego zebranie w sprawie powołania na Śląsku instytucji, której zadaniem byłoby skonsolidowanie rozbieżnych dotychczas wysiłków, mających na celu rozwój polskiego lotnictwa i jego propagandę w społeczeństwie. Zebranie, któremu przewodniczył prezes D K. P. inż. Dobrzycki, po wygłoszeniu referatu przez p. kpt. Halewskiego uchwaliło powołać do życia „Śląski Klub Lotniczy". Do komitetu organizacyjnego powołano szereg przedstawicieli kolejowców, 3-ch przedstawicieli Klubu Pilotów i 2-ch przedstawicieli wojskowości (P. W.)

Problem komunikacyjny w Londynie.

Rozwiązanie tego problemu staje się coraz bardziej palącą kwestją dnia dla mieszkańców Londynu. A ponieważ Warszawa ze względu na szybki rozwój automobilizmu również stoi w obliczu tego trudnego problemu, sądzimy, że nie będzie od rzeczy zapoznanie czytelnika polskiego z projektami angielskiemi rozwiązania dziś tej trudnej kwestji.

W roku 1927 Londyn posiadał 800.000 wozów motorowych, a spodziewa się, że z końcem roku bieżącego liczba ta dojdzie do 1.000.000.

Podpułk. Moor Brabazon, członek Parlamentu, b. sekretarz Ministra Transportu, przewiduje, że liczba samochodów w Anglji, a głównie w Londynie będzie

przez dłuższy czas znacznie wzrastała. Bo jeśli liczba samochodów wzrasta jeszcze wciąż w Ameryce, gdzie co piąty obywatel jest właścicielem samochodu, gdzie 40 samochodów przypada na 1 milę dróg bitych, to co mówić o Anglji, gdzie 1 samochód przypada na 26 osób i tylko 11 samochodów na 1 milę.

Ulice Londynu już przy obecnej liczbie samochodów przedstawiają duże trudności komunikacyjne. A co będzie wówczas, gdy liczba samochodów w Londynie wzrośnie do 2.000.000? Oto pytanie, na które londyńczycy szukają odpowiedzi.

Gdyby dzisiaj taka liczba automobili znalazła się na ulicach Londynu, to utworzyłyby one na ruchliwych ulicach City tak zbitą masę, że nie mogłoby być mowy o żadnym ruchu.

Eksperci ruchu kołowego zastanawiają się nad przebiciem nowych ulic i rozszerzeniem starych, co jednak problemu w całości nie rozwiązuje. Podpułk. Brabazon widzi wyjście z sytuacji przez zbudowanie nad bocznemi ulicami wzniesionych jezdni. Narazie podpułk. Brabazon proponuje przeprowadzenie takich jezdni pomiędzy centrum miasta, a przedmieściami ponad torami kolejowymi, albowiem uniknęłoby się przeprowadzenia jezdni ponad domami, a pozatem możnaby urządzić garaże przy stacjach kolejowych, które byłyby pod kontrolą kompanij kolejowych.

Jeśli chodzi o śródmieście to przeprowadzenie wzniesionych jezdni napotyka na pewne trudności, które jednak nie są do niezwalczenia. Według prawa właściciel domu jest jednocześnie właścicielem przestrzeni ponad domem i dlatego trzebaby mu za zrzeczenie się tego prawa zapłacić. Jeśli, oczywiście, prawo to nie zostanie zmienione. Pozatem jezdnie takie będą zaciemniały ulice, oraz będą źródłem hałasu. Problem konstrukcyjny również przedstawia pewne trudności.

Mimo pewnych minusów, jakie posiada projekt wzniesionych jezdni, innego rozwiązania trudności komunikacyjnych podpułk. Brabazon nie widzi. Usunięcie np. tramwajów z bardziej ruchliwych ulic będzie tylko paljatywem, lecz złu w zupełności nie zaradzi. Wzrastająca ludność Londynu, jak również i liczba samochodów zwiększająca się z dnia na dzień, wymagają rozwiązania kwestji ruchu przez zbudowanie wzniesionych jezdni, gdyż wszelkie inne projekty doprowadzają tylko do tworzenia się zatorów w ruchu kołowym, jeśli nie do zupełnego chaosu.

*

Samolot tragicznie zmarłego bankiera Löwensteina nabył Mr. Glen Kidston dla swej wycieczki do Wschodniej Afryki. Mr. Kidston jest znanym ze swych wypraw myśliwskich, wrócił niedawno na swej Moth-awionetce z Malty do Anglji.

*

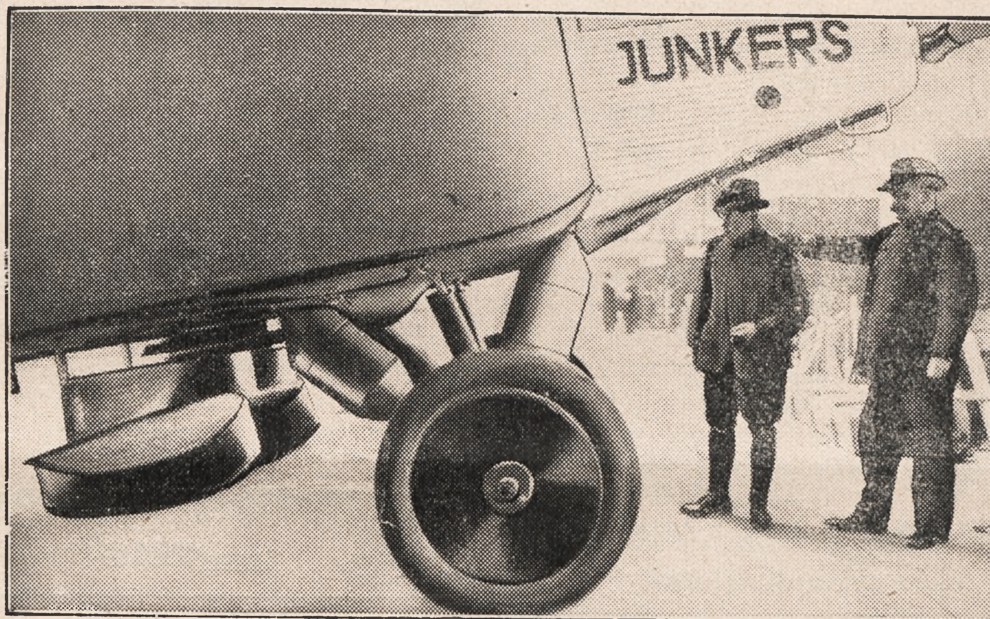
Właściciel Aero-Taxy, znany kpt.-pilot W. L. Hope lecąc na swej Gipsy-Moht awionetce, wylądował w Kartum będąc w drodze z Londynu do Kapstadtu.

*

Komunikacja lotnicza między Batawią — Samarangiene a Sourabają została otwarta z dniem 1 listopada br. przez Holenderskie Tow. Komunikacji Lotniczej. Ta sama linja zostaje z dniem 1 stycznia 1929 r. przedłużona do Penangu i Medanu przez Singaporę. Linja ta będzie obsługiwaną przez trzy motorowe Fokkery-Sym. Rząd angielski zezwolił tym samolotom lądować na lotniskach wojskowych.

*

Gdyby amerykański przemysł samochodowy wyzyskał całkowicie całą swą zdolność produkcyjną, to mógłby rocznie produkować nie 4 miljony wozów, a 11 miljonów, z której to liczby mógłby sprzedać zaledwie jedną trzecią.



Specjalny samolot typu „Junkersa" do walki ze szkodnikami w drzewostanie leśnym.

*

Przegląd czasopism fachowych.

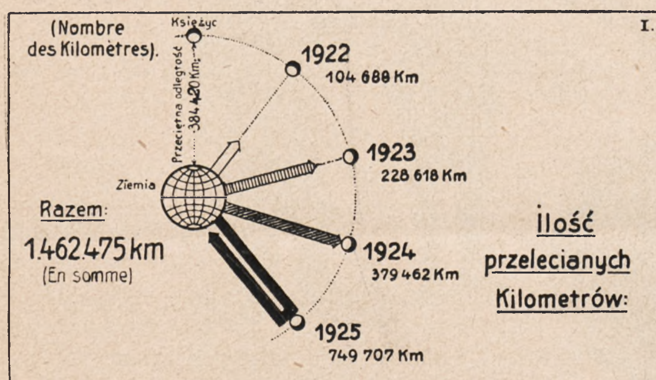
Auto (Warszawa) nr. 2 — luty — w art. p. t. „Amerykańskie ujęcie sprawy" podaje streszczenie artykułu p. A. Macauley,a, prezesa Samochodowej Izby Handlowej w Ameryce, który zwraca specjalną uwagę sprzedawców samochodów na to, że czynnikiem wybitnie przyczyniającym się do zwiększenia ilości sprzedawanych wozów, są dobre drogi. Troska o dobre drogi powinna zainteresować sprzedawców specjalnie w okręgach rolniczych, gdzie przyczyniają się one do ożywienia i podniesienia dobrobytu, co pozwoli na rozszerzenie rynku zbytu samochodów.

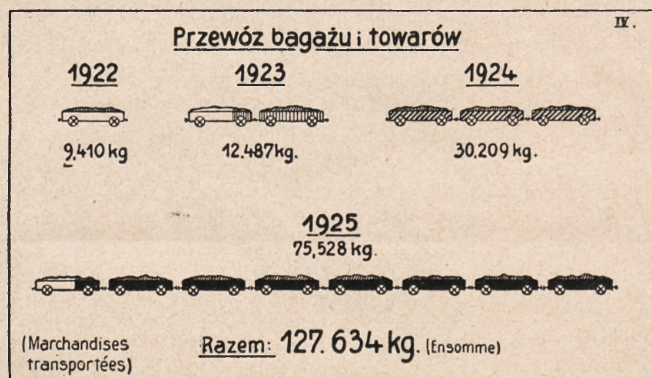
Dalej autor przytacza bardzo ciekawe obliczenie pieniężnych korzyści, płynących z dobrych dróg, wykazujące, że koszta ich budowy amortyzują się w przeciągu pięciu lat.

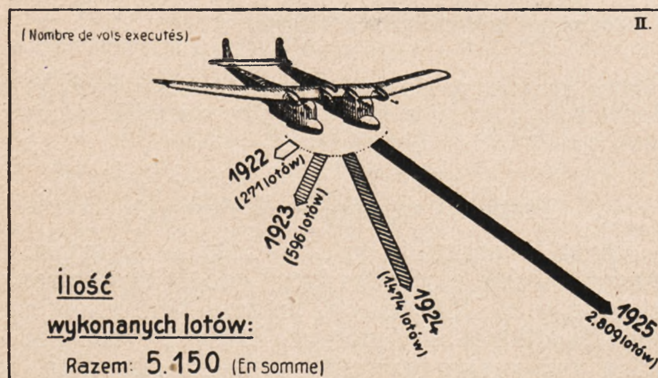
Artykuł ten posiada specjalną wagę u nas, gdzie dobre drogi są wciąż jeszcze niedościgłem marzeniem.

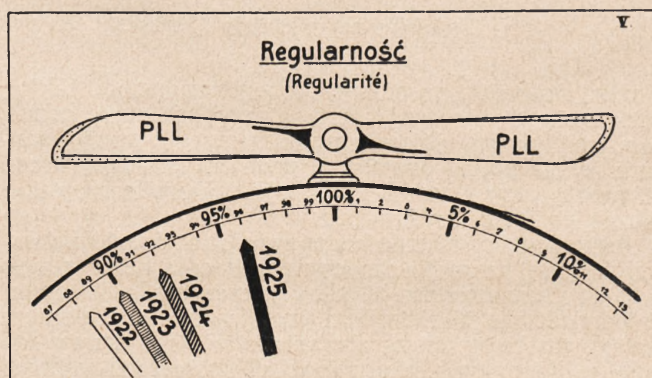
Autolot (Warszawa) nr. 8 z dnia 19 bm. w art. p. t. „Sprawa turyzmu" rozważa zagadnienia komunikacyjne, związane z Powszechną Wystawą Krajową w Poznaniu. Autor stwierdza, że komunikacja kolejowa stanowczo nie odpowie swemu zadaniu ze względu na szczupłość taboru — a więc rola najważniejsza przypadnie komunikacji autobusowej. Wobec zapowiedzianego przyjazdu dużej ilości Polaków z poza granic państwa, liczyć się trzeba z tem, że nie ograniczą się oni tylko do zwiedzenia Poznania i okolic. Dlatego też, twierdzi autor artykułu, najwyższy już czas pomyśleć o zorganizowaniu linij autobusowych na ważniejszych szlakach od Poznania wgłąb kraju, któreby zapewniły pewne minimum wygód, gdyż obecnie kursujące autobusy grożą w każdej chwili katastrofą.

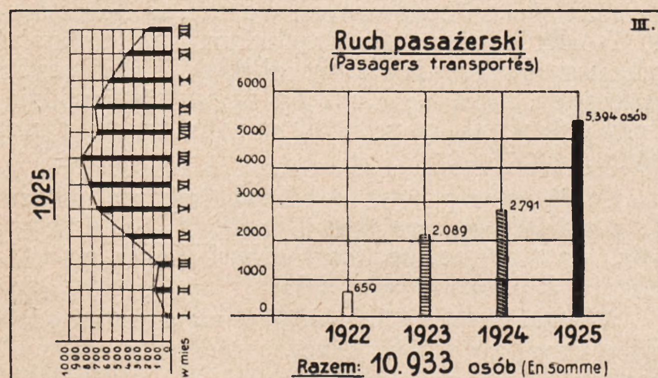


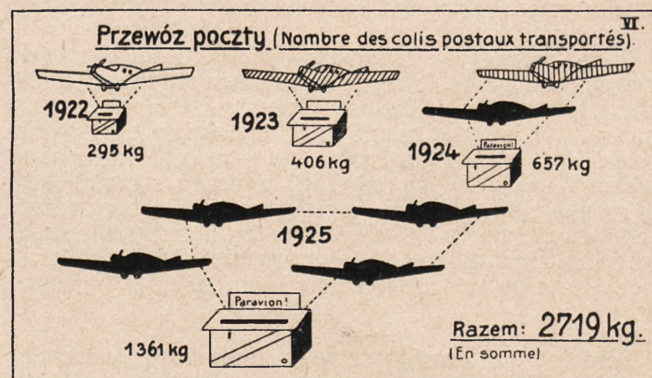












KOMUNIKAT KLUBU PILOTÓW.

Lista członków wspierających i czynnych.

Członkowie wspierający:

Gen. dyr. Scherf, Huta Bismarka,
Pułk. Jankowski Adolf, Łaziska Górne,
Prezes Brunon Altmann, Katowice,
Dr. Kayser Ludwik, Huta Bismarka,
Dyr. Rohde Alfred, Huta Bismarka,
Gen. dyr. inż. J. Knohte, Królewska Huta,
Gen. dyr. Alfred Falter, Katowice,
Dyr. Karol Broda, Katowice,
Dyr. Tomasz Kowalczyk, Katowice,
Firma B. Olowson, Pszczyna,
Dyr. Schlenzog, Chorzów,
Dyr. Dr. Gruchalla Henryk, Dziedzice,
Dyr. inż. Fryderyk Kolban, Katowice,
Gen. dyr. Sage de Brooks, Katowice,
Gen. dyr. Dr. Kallenborn, Huta Bismarka,
Decernent Ernest Klepetko, Katowice,
Decernent Ernest Schauer, Katowice,
Decernent P. R. Gaethke, Katowice,
Przemysłowiec Józef Leuschner, Katowice,
Mag. farm. Rafał Poloczek, Mała Dąbrówka,
Dyr. Teodor Pilawa, Katowice,
Dr. Walter Urtel, Piaśniki,
Mag. farm. Mieczysław Soliński, Katowice,
Przemysłowiec Jan Badura, Katowice,
Dyr. Recke „Dakem", Katowice,
Dr. Pędracki Tadeusz, Katowice,
Dyr. Czaplicki Stefan, Katowice,
Dyr. Zawadzki Stefan, Katowice,
Dr. Konieczny Stanisław, Ruda Śląska,
Firma Naftamin S. Akc., Katowice - Ligota.

Członkowie czynni:

Em. major - pilot Jan Wierzejski, Katowice - Ligota,
Rotm. rez. Henryk Jakubowski, Katowice,
Inż. Piotr Tułacz, Katowice,
Starosta Dr. Tadeusz Jarosz, Pszczyna,
Dypl. inż. Skowron Wilhelm, Roździeń,
Nawieśniak Wilhelm, Katowice,
Franciszek Czekała, Siemianowice,
Józef Lasek, Mysłowice.

Zawiadomienie.

Do zbierania ogłoszeń w „Pilocie" upoważnieni są jedynie te osoby, które są zaopatrzone w legitymację „Klubu Pilotów", wystawioną w r. 1929, a podpisaną przez p. Inż. Przybylskiego i p. sekr. Dr. Gaszyna.

Na legitymacji znajduje się okrągła pieczęć „Klubu Pilotów Województwa Śląskiego".

Na deklaracjach dotyczących zamówień na ogłoszenia znajduje się okrągła pieczątka „Klubu Pilotów". Inne deklaracje są nieważne.

Wydawca: Klub Pilotów Województwa Śląskiego w Katowicach. — Odpowiedzialny redaktor: St. Pięta — Katowice.
Tłoczono w Drukarni Śląskiej, sp. z ogranicz. odpow. w Katowicach.